都市交通計画における行政と市民の意識ギャップに 関する研究-四川省成都市を事例として-

薛峰¹·加藤哲男²

1学生会員 名古屋産業大学大学院(〒488-8711 愛知県尾張旭市新居町山の田 3255-5)

E-mail: xfxuefeng@hotmail.com

²正会員 名古屋産業大学(〒488-8711 愛知県尾張旭市新居町山の田 3255-5)

E-mail: t-kato@nagoya-su.ac.jp

本研究は政府施策を公共交通機関の整備、法律と条例の執行、交通基盤の整備の3つに区分し、「第12次成都市国民経済社会発展5カ年計画」から成都市政府の施策の優先順位を解読したうえで、アンケート調査による市民の視点からの施策に対する優先順位とのギャップを考察し、今後の成都市における都市交通施策の方向性を提示した。

Key Words: Urban transport plan, Consciousness gap of administration and citizen

1. 研究の背景、目的及び方法

成都市は中国西部の大都市として、2000年の「中国西部大開発」をきっかけに社会経済と市民の生活水準が急速に向上してきた一方、都市化に伴い、様々な課題が出てきた。

成都市は四川省の省都として、都市交通問題の緩和を目指し様々な交通施策を行っている。しかし、その施策の実施が、成都市民に対してどのように認められているかは不明である。政府の施策と市民意識の間でギャップが存在すれば、政府の交通施策の有効性に疑問を生じる。

行政と市民の意識のギャップに関する加藤¹⁾の研究では、行政職員に対するアンケート調査を実施し、同様の設問による市民意識との比較を行っているが、本研究の対象都市である四川省成都市の行政職員に

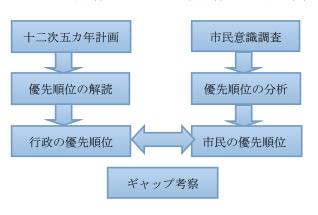


図-1 研究方法

対するアンケート調査は困難であることから、本研究では、最初に 2011 年から 2013 年年末までの政府の交通施策として「十二次 5 カ年計画」を解読し、その解読結果から施策の優先順位を把握する。次に、成都市五城区と周辺区域の市民意識調査を実施し、その結果から市民の交通施策に対する優先順位を把握する。そして、政府施策と市民意識のギャップの状況を考察し、成都市における交通施策の今後の方向性を提示する。

2. 研究対象都市の概要

成都市は中国西南部成都平原の中心に位置し、四 川省の省都である。成都市は五城区(錦江区、青羊



図-2 成都市行政区域図



図-3 可処分所得と車保有の関係

区、金牛区、武侯区、成華区)及び九つ区と県(龍泉駅区、青白江区、温江区、金堂県、双流県、郫県、大邑県、蒲江県、新津県、)を組み合わせ、現在までは四つの市(邛崃市、都江堰市、彭州市、崇州市)を代理管理している。本研究の対象とする区域は五城区およびその周辺の五つの区と県である。

成都市統計局が公布した「2012 年度成都市統計年鑑」²⁾によると、成都市市域行政面積は 12, 121 平方キロメートル、「中国 2010 年第 6 次人口普査」³⁾によると全市域居住人口は約 1, 407 万人、在籍人口は約 1, 150 万人である。

2012年の「成都市統計年鑑」によると、2000年からの「中国西部大開発」以来、成都市の国民経済成長は急速に増加し、GDPが8,138.94億元に達した。図-3に示すように、成都市民の可処分所得の増加とともに、車の保有台数も増えた。

3. 交通施策の行政方針優先順位の分類

本研究では「成都市国民経済と社会発展の第 12 次 5 カ年計画(2011年~2015年」⁵⁾に記載されている通勤時間帯交通計画に関する事業の中から、重点 事業と記載されている事業を重点事業(第1優先) として分類する。事業を「向上する」、「上昇する」、

表-1 交通施策の行政方針優先順位分類結果

優先順位	分類	施策名					
		地下鉄の整備					
重点事業		BRT(高速バスシステム)の整備					
	手上去米	新しいバスターミナルの整備					
(第1優先)	重点事業	二環路高架橋の建設					
		インタチェンジ増設					
		歩道橋の増設					
	交通インテリジェンス・レベル	駐車場案内システムの導入					
	向上	信号の増設、改善					
		朝 5 時から 7 時まで一部のバス料金が IC カードを持ち方に無料化					
	↑	IC カード利用者への割引					
	公共交通利用率上昇 	朝7時から午後7時まで一部分のコミュニティトランジット無料化					
		通勤時間帯の発車頻度の増加					
推進事業	エネルギー車両の普及を推進	エコ連節バスの導入					
(第2優先)	する	電気バスの導入					
		二環路と三環路の間でナンバープレート末尾番号による利用制限					
	交通需要管理強化	路上駐車料金の増額					
		通勤時間帯の一方通行運用					
	公共交通ネットワーク改善	バス線路の新設、改善、復活					
	交通違反に関する罰と監督を	一部分の交差点で左折禁止					
	厳格	バス専用車線の一般車通行規制強化					
継続事業	公共交通機関供給合理的増加	バスの総量増加					
(第3優先)	タクシー需供バランス維持	タクシーの総量増加					
加士光		道路の拡幅					
一般事業 (第4優先)	記載なし	路面舗装の改善					
(タクシー料金の増額					

「推進する」、「強化する」、「改善する」及び「厳格にする」などと記載されている事業を推進事業(第2優先)」として分類する。「合理的な増加」、「維持」などと記載されている事業を持続事業(第3優先)として分類する。「成都市国民経済と社会発展の第12次5カ年計画(2011年~2015年)」⁵⁾ に記載されていない事業を一般事業(第4)優先として分類する。その分類結果を表-1に示す。

4. 市民意識分析

成都市民の視点から成都市の通勤時間帯交通施策に関する意識を把握するために、インターネットによるアンケート調査を2013年9月に行い、1,000票の回答を得た。調査対象区域は図ー4に示すように、環状道路等を境界として13ゾーンに分けた。調査項目は、調査回答者の年齢、性別、職業、住所、勤務先、通勤手段、通勤時間、通勤途中の渋滞時間、利用したい交通機関、個人の渋滞対策、家族車保有台数などのほか、公共交通機関の整備、法律と条例の

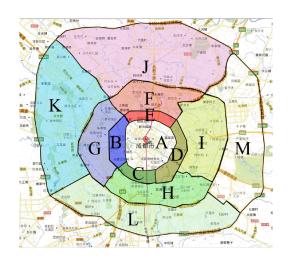


図-4 調査対象区域ゾーン分類図

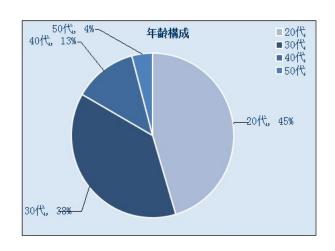


図-5 回答者の年齢構成

表-2 通勤先ゾーン別回答者数

ゾーン	人数	比率	G	45	4.5%
Α	283	28. 3%	Н	42	4. 2%
В	158	15. 8%	I	33	3.3%
С	124	12. 4%	J	35	3.5%
D	77	7. 7%	K	38	3.8%
Е	76	7. 6%	L	27	2.7%
F	35	3.5%	M	27	2.7%

執行、交通基盤の整備の3つの視点からの政府の交 通施策に対する評価である。

図-5に年齢別構成を示した。調査をインターネットで行ったので、20代及び30代の割合が非常に高い結果となった

通勤先は表-2に示したように、28.3%の回答者が一環路以内(A)である。約36.0%の回答者の通勤場所が一環路と二環路間のゾーン(BCDE)であり、15.5%の回答者の通勤場所が二環路と三環路間のゾーン(FGHI)である。残りの12.7%の回答者の通勤場所が三環路と四環路間のゾーン(JKLM)である。

本研究では市民の視点からの政府施策の重要性を 把握するため、公共交通機関の整備、法律と条例の 執行、交通基盤の整備の3つの視点から、市民に重 要だと思う順番(公共交通機関の整備と交通基盤の 整備では4つまで、法律と条例の執行では3つまで) の回答を求めた。その集計にあたっては、優先順位 1位の回答に4点、2位に3点、3位に2点、4位に 1点の重みを与えて集計した。

表-3に公共交通機関の整備に関わる回答結果を ゾーン別に示した。それによると、「地下鉄の整備」 の優先順位が全調査区域で高く、13 ゾーン全ての市 民が「地下鉄の整備」を非常に重要だと思っており、 優先順位が1位になった。

二環路高架環状道路で運行している BRT についての評価が二環路内の B~E ゾーンが他のゾーンより少し高い。F ゾーンは成都市で一番大きい汽車のターミナルが位置し、毎日の乗換客が多いので優先順位が非常に高くなったものと思われる。

「バス無料化」を実施している 125 線路は三環路 以内(J~Mゾーン以外)の区域であることから、ゾ ーン間の市民の優先順位は同じ程度である。

「ICカード利用者への割引」が全市域で実施されているので各ゾーンの優先順位が同じ程度である。

二環路の周辺 (B、C、D、E、F、I、H ゾーン) で 朝 7 時から午後 7 時まで 16 線路の短距離コミュニテ

表-3 公共交通機関の整備に関わる市民意識

施策名	A	В	С	D	Е	F	G	Н	I	J	K	L	M	平均
地下鉄整備	3.72	3. 69	3. 75	3. 72	3. 59	3. 74	3. 77	3. 81	3. 81	3. 79	3. 67	3. 77	3.69	3. 73
BRT の整備	3.00	3. 18	3. 19	3.00	3. 13	3. 30	2.96	2.89	2. 96	3.00	2. 91	2. 77	2.77	2.88
バス無料化	2.48	2.55	2. 52	2. 68	2. 68	2.80	2. 12	2. 69	2. 41	2. 65	2. 37	2. 60	2. 27	2. 50
IC カード割引	2.53	2.58	2. 52	2. 61	2. 45	2. 54	2. 39	2.49	2. 33	2. 49	2. 64	2. 36	2.46	2. 48
コミュニティ無料化	2. 21	2. 19	1. 87	2. 38	1. 81	2.00	1.88	1.44	2.00	1. 67	1.85	1.80	2. 25	1. 95
連節バスの導入	1.74	1.57	1. 83	2. 28	1. 56	1.84	2. 30	1. 92	2. 14	2.00	1.83	1. 75	1.54	1.89
電気バスの導入	2.00	2. 25	1. 67	1. 91	1. 75	1. 75	1. 33	2. 14	2. 20	1.80	1. 60	2.00	1.00	1.82
発車頻度の増加	2. 00	1. 97	1. 75	1. 79	1. 82	1. 67	1. 77	1. 67	1. 73	1. 59	1.86	1. 91	2. 05	1.80
新しいターミナル整備	1.60	1.43	2. 00	1.41	2. 25	1. 75	1. 67	1. 47	2.00	1. 50	1. 67	2. 50	1.83	1.68
バス線路増加改善復活	2. 00	1.75	1. 65	1. 77	1. 52	1. 95	1.58	1.69	1. 48	1. 61	1. 70	1.83	2.04	1.71
バス・タクシーの増加	1.53	1.71	1. 56	1.88	1. 31	1.00	1. 67	1. 19	1. 38	1.89	1. 60	1. 78	1.61	1.54
タクシー料金の増額	1.00	1.33	1. 10	2.05	1. 67	1.00	0.00	0.00	2.00	1. 33	1. 67	1.00	2.00	1. 46

表-4 法律と条例の執行に関わる市民意識

施策名	A	В	С	D	Е	F	G	Н	I	J	K	L	М	平均
ナバープレート	2. 23	2. 18	2. 06	1.91	1.80	1.86	1.98	1. 75	1. 69	1. 95	1.72	2.00	2. 05	1. 91
一方通行	2. 19	2. 11	2.00	2.05	1.99	2.00	1.96	1.91	2. 03	1. 98	1.78	2.05	1. 95	1. 98
左折禁止	1.82	1. 93	2. 09	2.00	1. 67	2. 08	2.00	2. 12	1. 69	1.89	2. 09	1.64	1. 71	1. 92
バス専用車線	2. 44	2. 33	2. 34	2.46	2. 59	2. 45	2.58	2.65	2. 55	2. 44	2.78	2.43	2. 55	2. 53
路上駐車料金増額	1.62	1.71	1. 75	1.86	1.89	2. 00	1.75	1. 29	1. 67	1. 67	1.86	1.90	1. 64	1. 74

ィバスが運行されている。その中で、B、C、F、I ゾーンの優先順位が他のゾーンより少し高くなった。

「通勤時間帯の発車頻度の増加」については都心のAゾーンが通勤先として人数が最も多く、交通渋滞も一番深刻なので、他のゾーンより優先順位が少し高い。Mゾーンでは現在不動産開発、基盤施設の建設が進んでいるので、そのゾーンの「通勤時間帯の発車頻度の増加」についての回答者の優先順位が他のゾーンより少し高い。

「バス線路の新設、改善、復活」については「通勤時間帯の発車頻度の増加」と同じ理由から、都心のAゾーンとMゾーンの回答者は他のゾーンの回答者より優先順位が少し高い。

表-4に法律と条例の執行に関わる回答結果を示した。それによると、「二環路と三環路の間でナンバープレート末尾番号による利用制限」については経済的に優位な市民が多いA、B、Cゾーンでは、この施策の実施による渋滞緩和効果が期待されることから、優先順位が高いと評価となったと思われる。

「通勤時間帯の一方通行運用」については当該施策を実施している A、B、C、F、G ゾーンの中で、交通渋滞が一番深刻な中心部の A ゾーンと B ゾーンの

回答者の優先順位が他のゾーンより少し高くなった。 「バス専用車線の一般車通行規制強化」は全市域で 実施しているので各ゾーンの優先順位が同じ程度で ある。

「路上駐車料金の増額」」についてはFゾーンにある成都北駅周辺の路上駐車場の駐車料金を増額すると、利用者数が減ることにより、交通渋滞の緩和効果が期待されるので、Fゾーンの優先順位が一番高くなったと思われる。

表-5 に交通基盤の整備に関わる回答結果を示した。それによると、「信号の増設、改善」に関する優先順位では、A ゾーンが交通渋滞の一番深刻なゾーンであることから、A ゾーンの回答者の優先順位が成都市の平均値より高くなったと思われる。M ゾーンでは現在不動産開発、基盤施設の建設が進んでいるので、その区域の回答者は信号などの交通基盤整備が重要と認識し、優先順位が高くなったと思われる。「四川省成都市天府新区総体計画 2010-2030」 6) によると、L ゾーンの一部分が成都市天府新区の整備計画区域に入っており、その区域の回答者は信号などの交通基盤整備が重要と認識し、優先順位が高くなったと思われる。

表-5 交通基盤の整備に関わる市民意識

対策	A	В	С	D	Е	F	G	Н	I	Ј	K	L	M	平均
信号の増設、改善	3. 07	2.88	2.71	2.77	2.81	2.06	2. 47	2. 63	2. 74	2. 64	2. 91	3. 07	3. 02	2. 76
歩道橋の増設	2. 80	3. 02	2.54	2.65	2.51	2. 52	2. 54	2. 66	2. 43	2. 67	2.46	2. 54	2. 53	2. 60
道路の拡幅	2. 57	2. 77	2.42	2.58	2.63	2. 42	2. 76	2. 56	2.50	2.74	3.08	2. 44	2. 95	2. 68
路面舗装の改善	2. 43	2. 54	2.53	2. 13	2.38	2. 41	2.82	2. 12	2. 73	2. 38	2. 41	2. 17	2. 55	2. 42
駐車所案内システム	2. 33	2.00	2.32	2. 33	2. 26	2. 62	2. 35	2. 33	2.40	2.00	2. 59	2. 35	1. 89	2. 33
二環路高架橋建設	3. 00	2. 95	3. 17	3. 37	3. 55	3. 47	3. 61	3. 42	3. 41	3. 50	3. 22	3. 51	3. 41	3. 39
インターチェンジ増設	2. 63	2. 61	2.86	2.74	2.63	3. 11	2.80	2. 41	2.65	2. 76	2. 67	2. 63	2. 57	2. 67

「道路の拡幅」と「路面舗装の改善」に関する優 先順位は各ゾーンで同じ程度である。

「二環路高架橋の建設」は各ゾーンの市民の優先 順位が同じ程度であり、優先順位が一番高くなった。

「インターチェンジ増設」についてはFゾーンの優先順位が他のゾーンより少し高くなった。これはFゾーンに位置している「交大立体交差橋」が成都市へ進入する主要な通路(沙西線、交大路)に繋がっているインターチェンジであり、平時だけでなく休日及び祝日も大渋滞になってきたことから、「インターチェンジ増設」が有効と考えたと思われる。

5. 行政方針と市民意識の比較

本研究では行政方針と比較するため、市民意識の優先順位も4つの段階で分けることとした。重み付順位得点の平均値3点以上を第1優先、2点以上を第2優先、1点以上を第3優先、1点未満を第4優先として分類することを第一基準と考えた。

表-6に重み付順位得点の平均値が高いものから順に交通施策を並べ、それぞれの分散と回答数を示した。それによると、「地下鉄整備」と「二環路高架橋建設」が第1優先、「BRT の整備」から「駐車場案内システム」までが第2優先、「一方通行」から「タクシー料金の増額」までが第3優先となり、第4優先に該当するものがない結果となった。そこで再検討した結果、「電気バスの導入」と「タクシー料金の増額」を選択した回答人数が100人に満たず、地区による分散も大きいことから、平均点は1点を超えているものの、優先順位を第4優先に分類することとした。

表-7 に行政方針と市民意識の4段階の優先順位の分類比較表を示した。それによると、「地下鉄の建設」と「二環路高架橋の建設」については行政方針も市民意識も第1優先であり、意識ギャップが無く最も重要な交通施策であると判断された。「成都市中

心部における朝5時から7時までのバス料金無料化」、「ICカード利用者への割引」、「バス専用車線の一般車通行規制強化」、「信号の増設、改善」、「駐車場案内システムの導入」については行政方針も市民意識も第2優先であり、意識ギャップが無く重要な交通施策であると判断された。「バス、タクシーの総量増加」については行政方針も市民意識も第3優先であ

表-6 市民意識の交通施策順位得点平均値

施策名	平均値	分散	回答数
地下鉄整備	3. 73	0. 00333	904
二環路高架橋建設	3. 39	0. 03682	700
BRT の整備	2. 88	0. 02277	390
信号の増設、改善	2. 76	0. 06478	761
道路の拡幅	2. 68	0. 03590	293
インターチェンジ増設	2. 67	0. 02405	366
歩道橋の増設	2. 6	0. 02184	789
バス専用車線	2. 53	0. 01364	891
バス無料化	2. 5	0. 03155	340
IC カード割引	2. 48	0. 00751	581
路面舗装の改善	2. 42	0. 03844	209
駐車所案内システム	2. 33	0. 03961	245
一方通行	1. 98	0. 00826	790
コミュニティ無料化	1. 95	0. 05764	211
左折禁止	1. 92	0. 02724	193
ナバープレート	1. 91	0. 02485	608
連節バスの導入	1. 89	0. 05544	240
電気バスの導入	1. 82	0. 10667	74
発車頻度の増加	1.8	0. 01653	593
路上駐車料金増額	1. 74	0. 02731	179
バス線路増加改善復活	1. 71	0. 02728	319
新しいターミナル整備	1. 68	0. 09558	123
バス・タクシーの増加	1. 54	0. 06018	188
タクシー料金の増額	1. 46	0. 39349	37

表-7 市民意識と行政方針の比較

	市民意識										
		第1優先	第2優先	第3優先	第4優先						
	第1優先	1. 地下鉄の整備	3. BRT の整備	22. ターミナル整備							
		2. 二環路高架橋	6. インターチェンジ増設								
		建設	7. 歩道橋の増設								
			4. 信号增設、改善	13. 一方通行運用	18. 電気バス						
			8. バス専用車線	14. コミュニティ無料化	の導入						
行			9. バス無料化	15. 左折禁止							
政			10. IC カード割引	16. ナンバープレート番号利用制限							
方	第2優先		12. 駐車所案内システム	17. エコ連節バスの導入							
針				19. 発車頻度の増加							
				20. 路上駐車料金の増額							
				21. バス線路の新設、改善、復活							
	第3優先			23. バス、タクシーの総量増加							
	第4優先		5. 道路の拡幅		24. タクシー						
			11. 路面舗装の改善		料金の増額						

り、「タクシー料金の増額」については行政方針も市 民意識も第4優先であり、ギャップが無い交通施策 であると判断された。

「通勤時間帯の一方通行運用」、「朝7時から午後7時まで一部分のコミュニティトランジット無料化」、「一部分の交差点で左折禁止」、「二環路と三環路の間でナンバープレート末尾番号による利用制限」、「エコ連節バスの導入」、「通勤時間帯の発車頻度の増加」、「路上駐車料金の増額」、「バス線路の新設、改善、復活」については行政方針が第2優先、市民意識が第3優先であることから、市民意識は行政方針より優先度が低く、これらの施策については早急な対応を求めている訳ではないと判断された。

「BRT (高速バスシステム) の整備」、「インターチェンジ増設」、「歩道橋の増設」については行政方針が第1優先、市民意識が第2優先であることから、市民意識は行政方針ほどの緊急性はないもの重要性の認識はあると判断された。

「新しいターミナルの整備」については行政方針が第1優先、市民意識が第3優先であることから、 行政方針に比べて市民意識の重要性認知が低いと判 断された。

逆に「道路の拡幅」、「路面舗装の改善」について は行政方針が第4優先であるのに対し、市民意識が 第2優先であるので、行政方針より市民意識の重要 度認知が高いと判断された。

行政方針と市民意識の優先順位の比較において、

12 の施策があった「公共交通機関の整備」については、行政方針、市民意識ともに第1優先から第4優先まで該当する施策があった。7 つの施策があった。「交通基盤の整備」については、行政方針では第1優先から第4優先まで該当するものがあったのに対し、市民意識では第1優先と第2優先に限定された。5 つの施策があった「法律と条例の執行」については、行政方針では第2優先のみが該当し、市民意識も第2優先と第3優先に限定された。これらのことから、「公共交通機関の整備」に対しては幅広い分野について柔軟な意見交換を通じた施策の実現が求められる。「交通基盤の整備」については、行政方針と市民意識との乖離を改善する努力が求められる。「法律と条例の執行」については、概ね行政方針と市民意識が近似していることから、引き続き情報交換を

6. 交通施策への提言

成都市通勤時間帯の各ゾーン別の市民意識と、行政方針とのギャップの有無と、その大きさが施策によって様々になっていることが判った。

行いながら施策の実施に努めることが望ましい。

成都市において、公共交通機関の整備についての 施策の中で、ギャップが無い施策が5つ、ギャップ が小さい施策が7つ、ギャップがある施策が「新し いターミナルの整備」1つであった。「新しいターミ ナルの整備」については、行政の視点からすれば新 しいターミナルの整備とともに公共交通ネットワー クが改善できると考える。一方、市民としては効果的な情報チャンネルからその新しいターミナル整備のための建設時間、運営線路などの情報が手に入り難く、そのターミナルの整備が自分に役に立つことなのかどうかが分からないので、行政方針と明らかなギャップが出てきた。これからは、政府が「新しいターミナルの整備」についての情報を市民に充分に知らせるべきだと思われる。

法律と条例の執行についての施策の中で、ギャップが無い施策が1つ、ギャップが小さい施策が4つ あった。

交通基盤整備については、ギャップが無い施策が2つ、ギャップが小さい施策が2つ、ギャップがある施策が「道路の拡幅」及び「路面舗装の改善」の2つである。「成都市国民経済と社会発展の第11次5カ年計画」4)によると、成都市人民政府は2010までに「路面舗装の改善」を第1優先順位の事業として、成都市の路面舗装の改善工事を沢山実施したが、現在は成都市市域において様々な工事、特に地下鉄の建設工事を行っており、工事により、路面舗装の破壊や交通規制などが常態になったので、成都市民は工事箇所の路面舗装が悪く、通路が狭く感じている。成都市政府は工事を進める所では、路面舗装の保護及び円滑な通行を維持するための取り組みを実施するべきだと思われる。

7. 今後の課題

成都市の交通政策に対する行政方針と市民意識を 把握した上で、交通基盤の投資額、交通機関の利用 状況などの交通実態を調査し、成都市政府が策定す る交通施策とその施策実施のギャップを比較し、市 民意識と施策方針と施策実施の三つの関係のギャッ プを解明することで、解決可能な対策を提案したい。

謝辞:この論文の執筆にあたり、アンケート調査データの収集において友人および成都市民の皆様に協力していただいた。ここに心から感謝の気持ちと御礼を申し上げる次第である。

参考文献

- 1) 加藤哲男;市民と行政職員の都市基盤に関する意識比較分析-中部地区7県を事例として-,土木計画学研究・ 論文集 Vol. 26 no2, pp297-306, 2009
- 2) 成都市統計局:成都市統計年鑑 2010、2011、2012
- 3) 成都市統計局:四川省成都市2010年第6次人口普查公示
- 4) 成都市人民政府:成都市国民経済と社会発展の第11 次5カ年計画(2005年~2010年)
- 5)成都市人民政府:成都市国民経済と社会発展の第12次5カ年計画(2011年~2015年)
- 6) 四川省住房と城郷建設庁,中国都市計画設計研究院,四川省城郷計画設計研究院,成都市設計研究院:四川省成都市天府新区総体規化(2010年~2030年)

(2014. 4. 25 受付)

A study on the consciousness gap of administration and citizen to urban transport plan -Case study of Sichuan Chengdu City-

Feng Xue and Tetsuo Kato

This study is to find out some gap between the administrative policy and citizen's consciousness about traffic congestion in commuting times. By interpreting the 12th Five Year Plan in Chengdu city, these policies will be divided into four priority levels.

Through online questionnaires, the citizen's consciousness to these policies was clarified. Finally, by the comparison between the two viewpoints, we get the difference between government policy and citizen's consciousness.